

平成19年度

リコール検討会とりまとめ

平成20年3月

リコール検討会

リコール検討会 委員名簿

座長	畑村 洋太郎	工学院大学グローバルエンジニアリング学部教授
委員	磯村 浩子	(社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会 消費生活研究所長
	井出 廣久	(社)全日本トラック協会交通・環境部長
	岩貞 るみこ	自動車ジャーナリスト
	大橋 徹郎	(独)交通安全環境研究所理事長
	鎌田 実	東京大学大学院工学系研究科教授
	郷原 信郎	桐蔭横浜大学法科大学院教授
	新家 雅隆	(社)日本産業車両協会フォークリフト技術委員会 基準認証対応ワーキンググループ主査
	高橋 彬	日本自動車輸入組合理事
	高橋 武秀	(社)日本自動車部品工業会副会長・専務理事
	津田 徹	(社)日本自動車タイヤ協会技術委員会委員長
	富田 征弘	(社)日本バス協会技術部長
	中山 寛治	(社)日本自動車工業会常務理事
	橋本 茂	(社)日本自動車車体工業会専務理事
	廣瀬 久和	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	福尾 幸一	(社)日本自動車工業会技術管理委員会 リコール制度検討会主査
	柳生 宜秀	(社)日本自動車整備振興会連合会常務理事
	保田 眞紀子	弁護士
	横野 茂樹	(社)日本自動車連盟交通環境部長
	吉川 暢宏	東京大学生産技術研究所教授

(敬称略・五十音順、所属・役職は当時)

はじめに

近年、自動車のリコールに対する社会的関心が高まっており、また、自動車以外の製品における事故の発生などからもリコールのあり方が注目されている。

このため、自動車のリコールについて多角的な視点から議論を行うことにより課題を明らかにし、必要に応じて制度や運用の改善を検討することとし、平成19年8月、検討を開始した。

検討にあたっては、車両の安全、環境保全のための各種制度と其中でのリコール制度の現状を理解し、一方で、製品安全一般への関心の高まりの中で、他の製品との特性の違いにも注目した上で、論点を以下のとおり整理した。

課題1．リコールに対する正しい理解の普及

課題2．自動車の不具合に係るユーザーへの情報提供の充実と不具合発生からリコールに至る過程の透明性の確保。

課題3．リコールに至る自動車の不具合の発生原因の分析と削減方策

課題4．使用過程の自動車の安全の確保及び環境保全のためにメーカーが担うべき役割の明確化

平成19年度は、主に課題1、課題2について検討を進めた。

課題1については、ユーザーや国民のリコールに対する理解を深めるため、現状のリコールに対する認識についてまとめ、その内容について、速やかにユーザー等に周知していくこととした。課題2から4を検討することにより明らかとなるリコールのあるべき姿を踏まえた正しい理解の普及については、今後検討していく必要がある。

課題2については、不具合による事故等の発生をより確実に回避するために、ユーザーに対する自動車の不具合に係る情報を充実することとし、その課題及び改善方策などについて検討した。不具合発生からリコールに至る過程の透明性の確保については、今後検討していく必要がある。

1．車両の安全、環境保全のための各種制度と、其中でのリコール制度

(1) 道路運送車両法で規定されている各種制度

国は、自動車の安全確保及び環境保全上の基準として「保安基準」を策定し、事故分析の結果等を踏まえ必要に応じ充実・強化を図っている。

自動車の使用開始時には、メーカーは保安基準に適合するよう自動車を製作することが求められ、国は保安基準に適合していることを認証制度(大量生産車向けの型式指定等)により確認している。

自動車の使用過程では、ユーザーには、日常点検整備や12ヶ月点検などの定期点検整備を行うとともに国が実施する継続検査を受検する義務があり、メーカー(輸入事業者を含む。以下同じ。)は、ユーザーが点検・整備を行うに当たって必要となる情報を提供するように努めなければならない。

また、メーカーはリコールを適切に実施する役割があり、国はその実施を監視する役割を担っている。

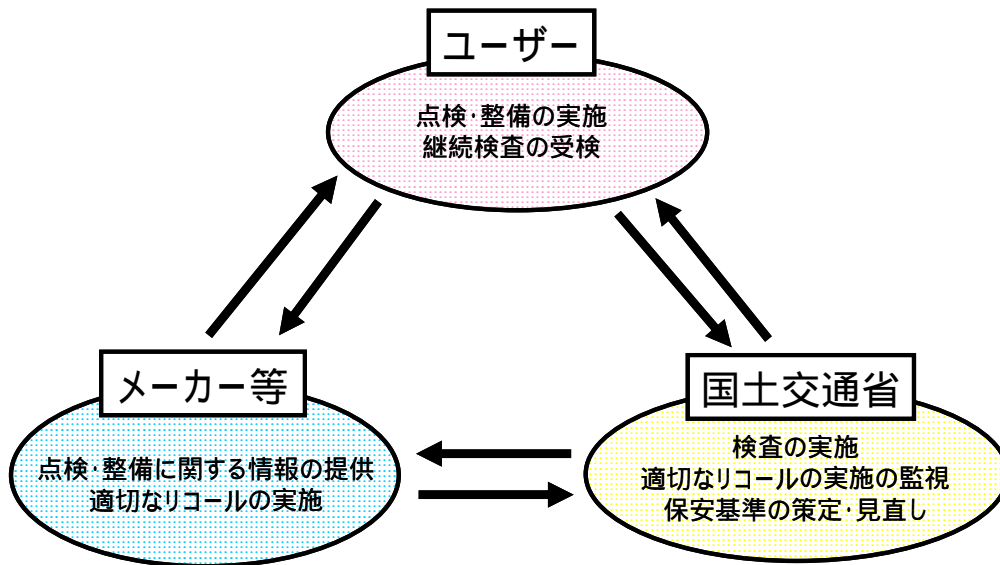


図1 - 1 . 使用過程のメーカー、ユーザー、国の役割の概要

(2) リコール制度

リコールはメーカーによる自主的リコールが基本となっている。メーカーは、同一型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能若しくは特定後付装置 が保安基準の規定に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態であって、その原因が設計又は製作過程にあると認める場合に、保安基準に適合させるために必要な改善措置を行うときは、国土交通大臣に、不適合の状態、その原因、改善措置の内容等をあらかじめ届け出ることが必要である。

国は、この届出やメーカーに対して報告を求める等により、必要な監視を行うが、さらに、ユーザーから不具合情報を収集する自動車不具合情報ホットラインや、技術的検証のための(独)交通安全環境研究所のリコール技術検証部等の仕組みを活用している。

特定後付装置としては、現在、タイヤ及びチャイルドシートが対象となっている。

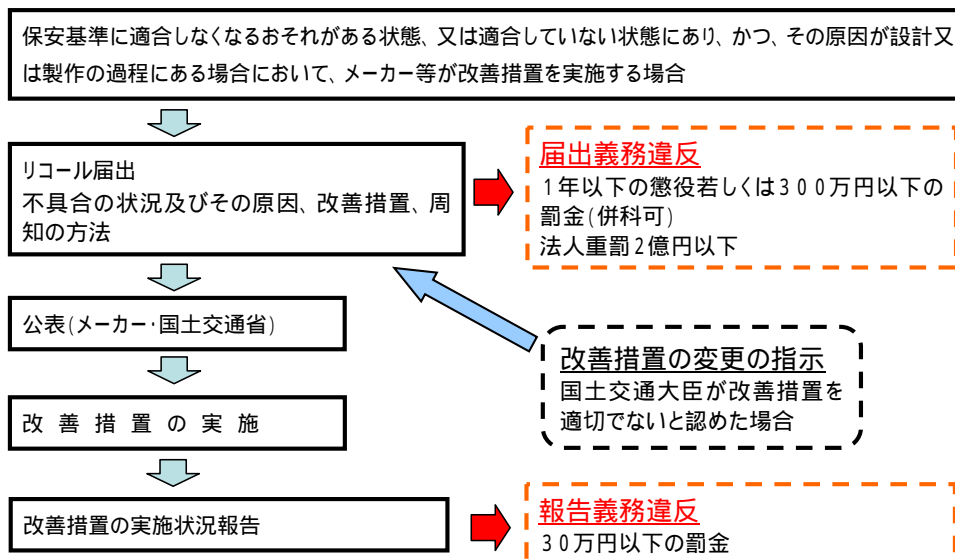


図1 - 2 . メーカーによる自主リコールとリコール届出

また、適切にリコールが実施されない場合には、国土交通大臣は、自動車又は装置メーカーに対して必要な改善措置を講ずることを勧告することができる。もし、勧告に従わない場合には公表し、それでもなお正当な理由なく勧告に係る措置をとらない場合には、リコールを命令することができる。

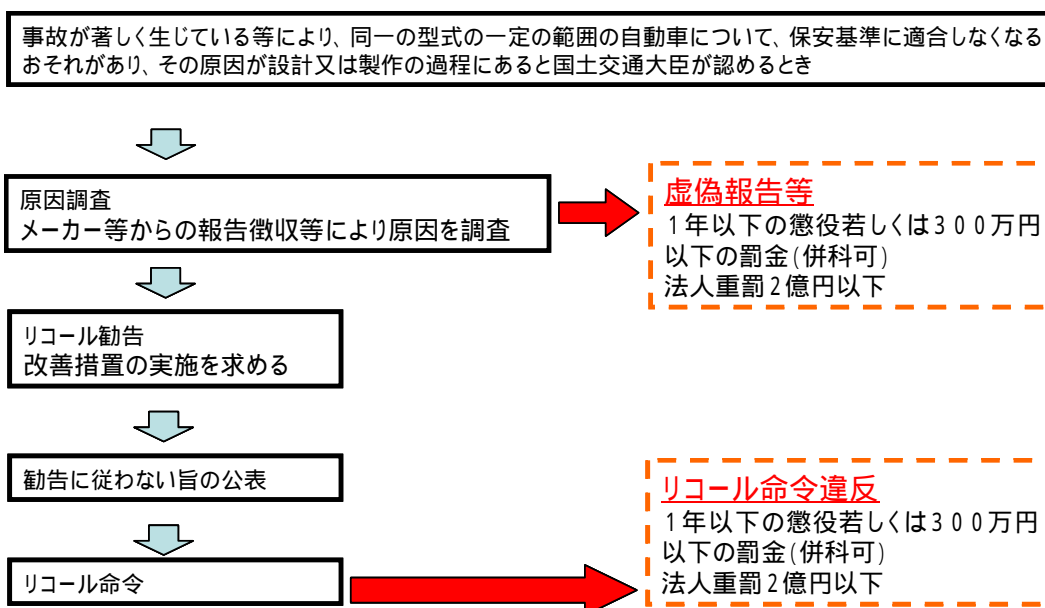


図1 - 3 . 国によるリコール勧告、公表、命令

(3) リコール制度と他の制度の関係

リコールと点検・整備

自動車を構成する部品には、使用に伴い磨耗する摩擦材、経時劣化するゴム部品、定期的な給油脂や交換が必要な装置・部品もあり、これらについては、ユーザーによる点検・整備が必要不可欠である。

極端な例ではあるが、国土交通省に寄せられた不具合情報には、「タイヤの空気圧が不足した状態のまま使用を続けたためタイヤがバーストしハンドルを取られ事故に至ったもの」などもあるのが実情である。これら不十分な点検・整備に起因する不具合については、メーカーによるリコールで解決することは適当ではない。

このように、自動車の使用過程における安全確保及び環境保全においては、リコール等メーカーによる取り組みとユーザーの適切な使用・保守管理の両方が重要である。

リコールと認証

自動車は使用が開始される前に、国土交通大臣の認証（型式指定等）を受け、使用開始時における保安基準適合性が確認されているが、リコールの対象となるような潜在的な不具合は、使用過程において初めて保安基準不適合に至るものであり、使用開始時に発見することは必ずしも容易でない。

このため、リコール制度を設けることにより、メーカーの自主的リコールの適切な実施を促進し、使用開始時には発見できない潜在的な不具合が、使用過程において事故等に至ることの未然防止を図っている。

このように、自動車の安全確保と環境保全を図るためのメーカーの役割の中で、認証の取得が使用開始時の基準適合性を確保するものであるのに対して、リコールは、使用過程で発生する設計、製作上の不具合による事故等の防止を図るものである。さらに、リコールに係る不具合の原因究明結果は、設計、製作にもフィードバックされることが期待できる。

（４）自動車と他の製品との特性の違い

自動車に係る制度のあり方を論じる場合、石油ファンヒーター等の消費生活用製品や医薬品などとの比較も有用であるが、製品の特性の違いとして、次のような点が指摘される。

- ・ 自動車は、使用者が運転者・乗客として被害を受けるばかりでなく、路上での事故は第三者を巻き込み、間接的な被害が拡大する可能性がある。
- ・ 自動車には運転免許制度による資格要件があり、自動車の使用についても一定の知識を有する人しか運転できない。
- ・ 使用者が使用の可否を判断する立場にあり、明らかに不具合が生じている場合、あるいは、不具合の存在を認知できていたのなら、使用しないことが運転者の責務である。

道路交通法第97条第1項第3号の「自動車等の運転について必要な知識」のことであり、同法第75条の10の運転者の遵守規定の、オイルなどの量や貨物の積載状態を点検することなどに関する知識も含まれる。

- ・ 自動車事故の原因には、ヒューマンエラー、道路環境及び車両の不具合が考えられるが、さらに車両の不具合においても、設計、製作に起因する不具合、過酷な使用、点検・整備の不備など、その要因が複雑な場合があるため、原因究明が比較的困難となっている。
- ・ 一般の乗用車、軽四輪等については、登録制度等により使用者が特定されている。

なお、石油ファンヒーターやガス湯沸かし器などの製品においては、製品安全に対する関心の高まりの中で、消費生活用製品に係る事故情報の報告・公表制度を新たに設ける等、再発防止措置等を迅速に行うための消費生活用製品安全法改正が行われた。

2. リコールに対する正しい理解の普及

(1) リコールに対する正しい理解を普及する必要性

自動車の品質向上が著しいとされながら、一方では多数のリコールが行われる中で、ユーザーは自動車の不具合の発生をどのように受け止めるべきかについて、必ずしも適切な説明が行われていないとの懸念がある。

また、近年、自動車製作者による大がかりな不正行為が表面化したことや、自動車以外の製品でのメーカーの対応が不信感を招いたケースが続いたこともある中で、改めてユーザーのリコールに対する理解を高めつつ、メーカーによるリコールの迅速・的確な実施を促進する必要がある。

このため、リコールに対する正しい理解について、ユーザーや国民へ情報発信し、リコールについて改めて理解を高めることとし、平成19年度においては、(2)のようにまとめたところであり、速やかにユーザー等に周知していくべきである。

(2) 現状のリコールの認識

リコールは、不具合情報に基づく原因究明により、事故や重大な不具合が生じる前、あるいは生じたとしても少数の段階で、使用過程の製品の潜在的な不具合を改修するものである。自動車においては、メーカーにおける自動車の不具合情報の収集と不具合の原因究明に基づく自主的リコールが、迅速・的確に行われるよう、行政が必要な監視や検証を行う仕組みが制度化されている。実際、ほとんどのリコールは、事故等の発生前に実施されており、自動車のリコール制度が自動車の事故等の未然防止に効果的に機能してきたと言える。

さらに、リコールに係る不具合情報の収集、原因究明が積極的に行われることで、その結果が今後の設計・製作の改善にもフィードバックされることが期待できる。

このようなことから、メーカーが責任を持って自主的リコールを適切に行うことが安全確保と環境保全を支えているということが改めて確認され、その適切な実施がユーザーなどにより支持されていくべきである。

一方で、事故等の未然防止を図るというリコールの機能を阻害するような不正行為等については、厳しく対処すべきである。このことから、国は自動車不具合情報ホットラインなどの情報収集の仕組みや(独)交通安全環境研究所のリコール技術検証部などの仕組みを利用し、リコールに係る技術的検証やメーカーに対する監査を適切に行っていく必要がある。

さらには、このようなリコールの実施と並び、ユーザーの適切な使用、保守管理が、自動車の使用過程における安全確保と環境保全において重要であることがユーザーに認識されるべきである。

3. 自動車ユーザーへの情報提供の充実について

(1) 情報提供の充実の必要性

不具合による事故等の発生をより確実に回避するためには、リコールの確実な実施の一方で、不具合に対するユーザーの関心を高めるとともに、警告灯の点灯やエンジンからの異音の発生といった不具合への対応について、より具体的に分かりやすくユーザーに情報提供することが必要である。

また、例えば、自動車の経年劣化に伴って、より確実な保守管理が必要になることなど、不具合の発生に関するより具体的な説明の充実が必要である。

(2) 自動車の不具合に対するユーザーの関心を高めるための情報提供について

自動車の不具合情報提供の現状

国土交通省では、「自動車不具合情報ホットライン」を設け、広く一般の自動車ユーザーから自動車の不具合に関する情報を収集し、迅速なリコールの実施やリコール隠し等の不正行為の防止に役立てているが、提供された不具合の情報については、提供者の合意が得られないものを除いて、全て国土交通省のホームページに掲載しており、車名、通称名、受付日及び装置名別に検索できるようにしている。

自動車不具合情報一覧

- 車両の不具合状況については、ユーザーからの申告内容を要約したものですので、申告内容の事実関係については国土交通省では責任を負いかねます。
- 車両不具合情報には、設計・製造に起因するものに限られておらず、整備不良やユーザーの使用ミスなど他の要因に起因する可能性があるものも含まれます。

No.	受付日		車名 / 通称名			不具合装置 / 発生時期	
	性別 / 住所	申告方法	初度登録年月 / 型式	総走行距離 / 原動機型式	申告内容の要約		
1	2006年12月31日	男性 岩手 HP	マツダ 2002年05月 TA-LW3W	MPV 60,800 Km L3	エンジン	購入後半年頃から アクセルペダルに引っ掛かり感がある	
2	2006年12月30日	男性 千葉 HP	ホンダ 2006年09月 DBA-GJ2	Iアライブ 1,125 Km L15A	エンジン	新車納車時から ハンドルの前方から不快な全振動がする	
3	2006年12月30日	男性 千葉 HP	トヨタ 2000年09月 ACA21W	RAV4 29,500 Km 1AZ	エンジン	2006/12 アイドリング回転数が安定せず、走行中にエンストした	
4	2006年12月29日	男性 北海道 HP	いすゞ 1999年09月 KH-UBS73GW	ピックアップ 82,000 Km 4JK1	エンジン	特に寒冷時等 エンジンの始動性が悪い	
5	2006年12月29日	男性 千葉 HP	アウディ 2002年10月 GH-BEAMBF	A4 20,000 Km AMB	エンジン	2006/5頃から度々 アクセルを踏んでも加速しない	

図 3 - 1 . 不具合情報の検索事例

この不具合情報の公表は、同種、同車種の不具合や新たな不具合情報の「自動車不具合情報ホットライン」への提供をユーザーに対して呼びかけることを主な目的としているため、自分の自動車の不具合と同様の不具合が他にも発生しているかどうかを把握し易いよう工夫されている。しかしながら、自動車のどのような装置でどのような不具合が多く生じているか等は把握しにくい。

また、国土交通省はメーカーに対して自動車の不具合が原因と疑われる事故や火災について報告を求め、メーカーによる適切なリコールの実施を促すために活用しているが、ユーザーへの積極的な提供は行っていない。

改善の方向性

自動車不具合情報ホットラインについては、自動車の不具合に対するユーザーの関心を高める観点からも活用することが有効であり、検索機能を充実し、より多角的な情報を得られるように改善するとともに、不具合情報の統計的な分析について検討し、そのような分析結果を公表すべきである。

また、自動車の不具合が原因と疑われる事故や火災としてメーカーが国土交通省に報告した情報について、国土交通省は公表すべきである。併せて、自動車関連後付装置（カーナビ、カーオーディオ等）に関する事故や火災の情報を公表すべきである。

不具合発生日	情報受付日	車名	型式	通称名	原動機型式	初度登録年月	走行距離	装置名	事故の内容	被害状況	備考
2007/ /	2007/ /					1991/5	8000	その他	信号待ち停車中後続車から煙が出ている事を知らされエンジン	火災（人的被害無し）	燃料パイプの経年劣化による亀裂から燃料が漏れ発火したものを。

									を止め降車したところ炎が上がった。		
2007/ /	2007/ /					2004/11	20000	かじ取り装置	右折時に急にハンドルが重くなり曲がりきれずに縁石にぶつかって止まった。	物損	原因調査中
2007/ /	2007/ /					2005/2	80000	装置		死亡 名、 重傷 名	装置の強度不足によるもの。 月 日リコール届出。
2007/ /	2007/ /					2000/4	50000	装置		軽傷 名	原因調査中

図3 - 2 . 事故情報公表イメージ

(3) メーカーによる、より具体的で分かり易い情報提供について

メーカーからの情報提供の現状

正しい使用方法や、保守管理方法とともに、警告灯の点灯やエンジンからの異音といった不具合が発生した場合の対応方法は、現在、取扱説明書やメンテナンスノートに記載され、ユーザーに提供されている。

しかし、ユーザーは必ずしも自動車の構造に詳しくないことや、自動車の構造の複雑化や高度化、さらには品質向上が言われ不具合への対応に無関心になりがちとなる状況の中で、取扱説明書やメンテナンスノートに記載するだけでは、情報の意図や重要度がユーザーに十分理解されていない可能性がある。

また、メーカーは、市場から収集した不具合情報の分析を行った結果として、設計時には想定していなかった保守管理上の課題が明らかになった場合には、例えばディーラーや整備工場に対して整備作業上の注意事項等を追加的に提供することがある。そのような分析の結果は、ユーザーの不具合に対する関心を高め、適切な対応につながるような具体的情報として活用できる可能性も考えられる。特に、近年、自動車の使用年数が伸びている状況があるが、設計時に想定した使用期間を超えて使用される自動車が増加すれば、保守管理上の課題もより多く明らかになっていくと考えられる。

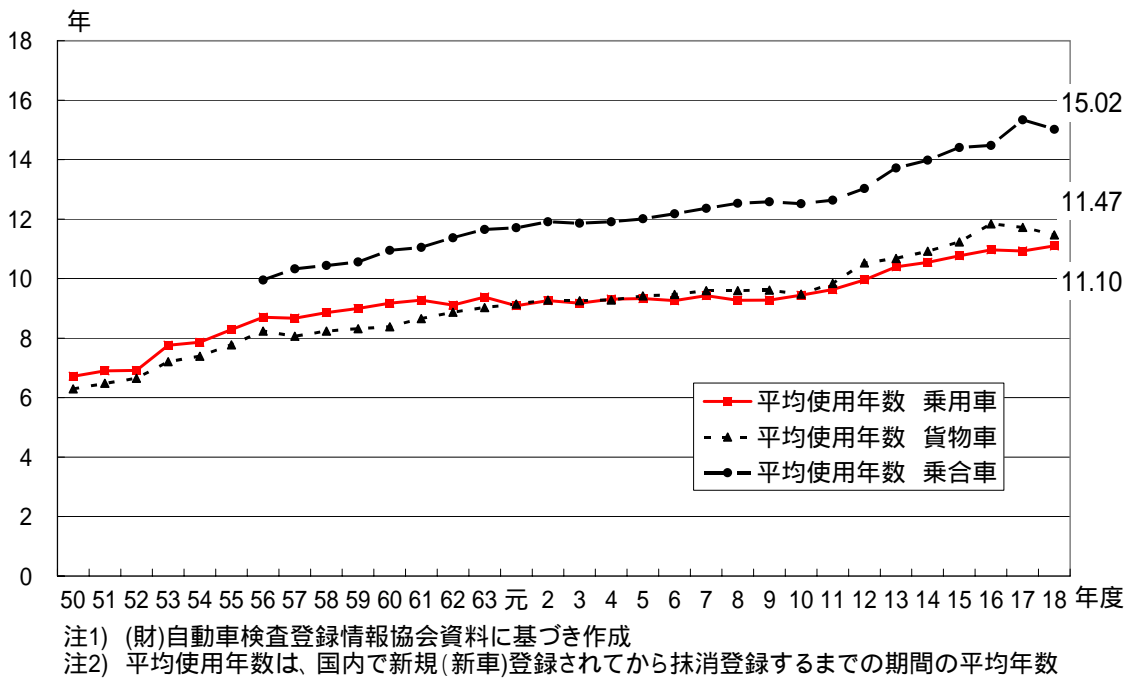


図3 - 3 . 自動車の平均使用年数の推移

改善の方向性

ユーザーに既に提供されている情報の意図や重要度が十分理解されるために必要な説明の内容や、ユーザーの不具合に対する関心を高め適切な対応につながるような具体的情報などの内容を検討し、また、より確実にユーザーへ情報を伝える方策について検討すべきである。

長期使用されている自動車の注意事項等、メーカーが設計時には想定していなかった保守管理に有用な具体的情報があれば、それをユーザーに提供する方策を検討すべきである。

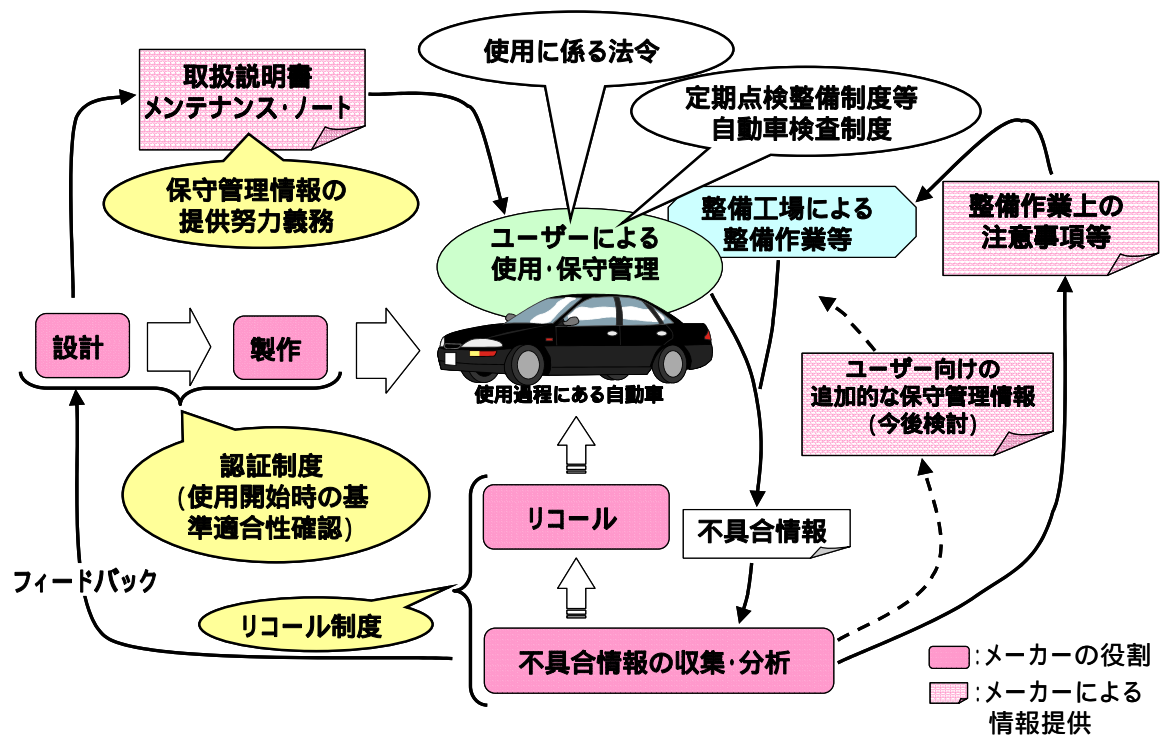


図3 - 4 . メーカーの役割について

4 . 今後の検討課題

本検討会で提起された課題のうち、平成19年度に検討していない課題については、平成20年度以降検討していくこととする。具体的には、課題2のうち、不具合発生からリコールに至る過程の透明性の確保について課題の整理を行っていくとともに、次の課題について検討していくこととする。

課題3 . リコールに至る自動車の不具合の発生原因の分析と削減方策

近年リコールの届出件数及び対象台数は増加傾向にあるが、不具合の原因について分析するとともに、その削減方策について検討する。

リコールは事故の未然防止を図るためのものであり、届出件数や対象台数の増加が直ちに問題とは言えないが、自動車の品質を向上させるための検討を行い、結果として不具合を減らすことが必要である。

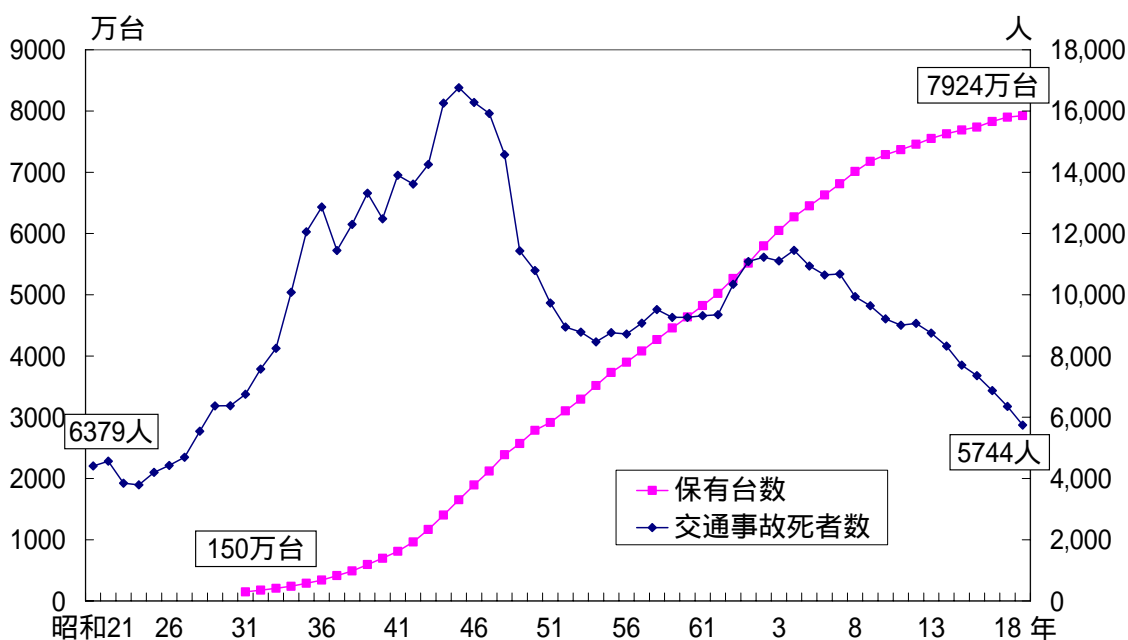
課題4 . 使用過程の自動車の安全の確保及び環境保全のためにメーカーが担うべき役割の明確化

使用過程の自動車の安全確保及び環境保全において、メーカーによるリコールとユーザーによる保守管理の両方が重要であることを踏まえた上で、メーカーの役割を明確化することでリコールのあるべき姿を検討する。また、それにより国、ユーザー等の役割も明らかにする。

1. 車両の安全、環境を巡る現状

(1) 車両の安全の現状

- ・交通事故の死者数については、近年減少傾向にあり、平成19年においては昭和30年レベルと同じ5,744人であった。
- ・自動車保有台数については、一貫して増加傾向にあり、平成19年においては、昭和30年の約50倍の約8千万台であった。

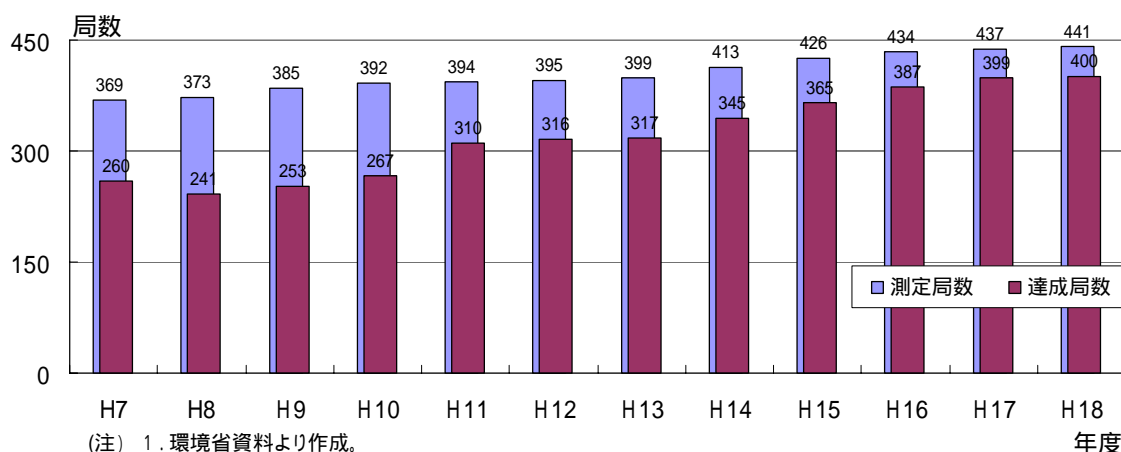


(注) 1. 保有台数は40年まで運輸省自動車局資料、41年から(財)自動車検査登録協会資料による。
2. 交通事故死者数は警察庁資料による。

参考図1 - 1 . 交通事故死者数と自動車保有台数の推移

(2) 環境の現状

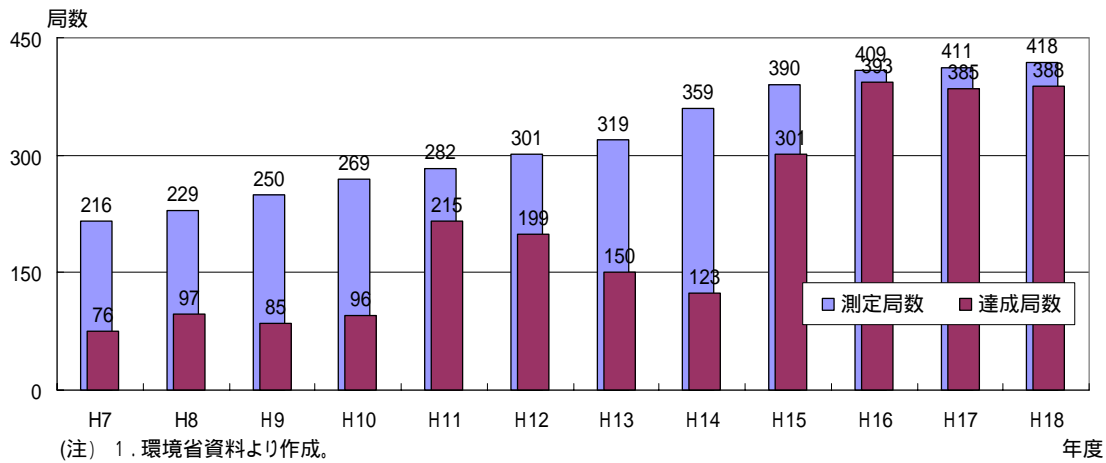
自動車排出ガス測定局における窒素酸化物の環境基準達成率については、近年改善傾向にあり、平成17年度においては91.3%であった。



(注) 1. 環境省資料より作成。

参考図1 - 2 . 自動車排出ガス測定局におけるNOxの環境基準達成率

自動車排出ガス測定局における浮遊粒子状物質の環境基準の達成率については、平成17年度においては93.7%であった。



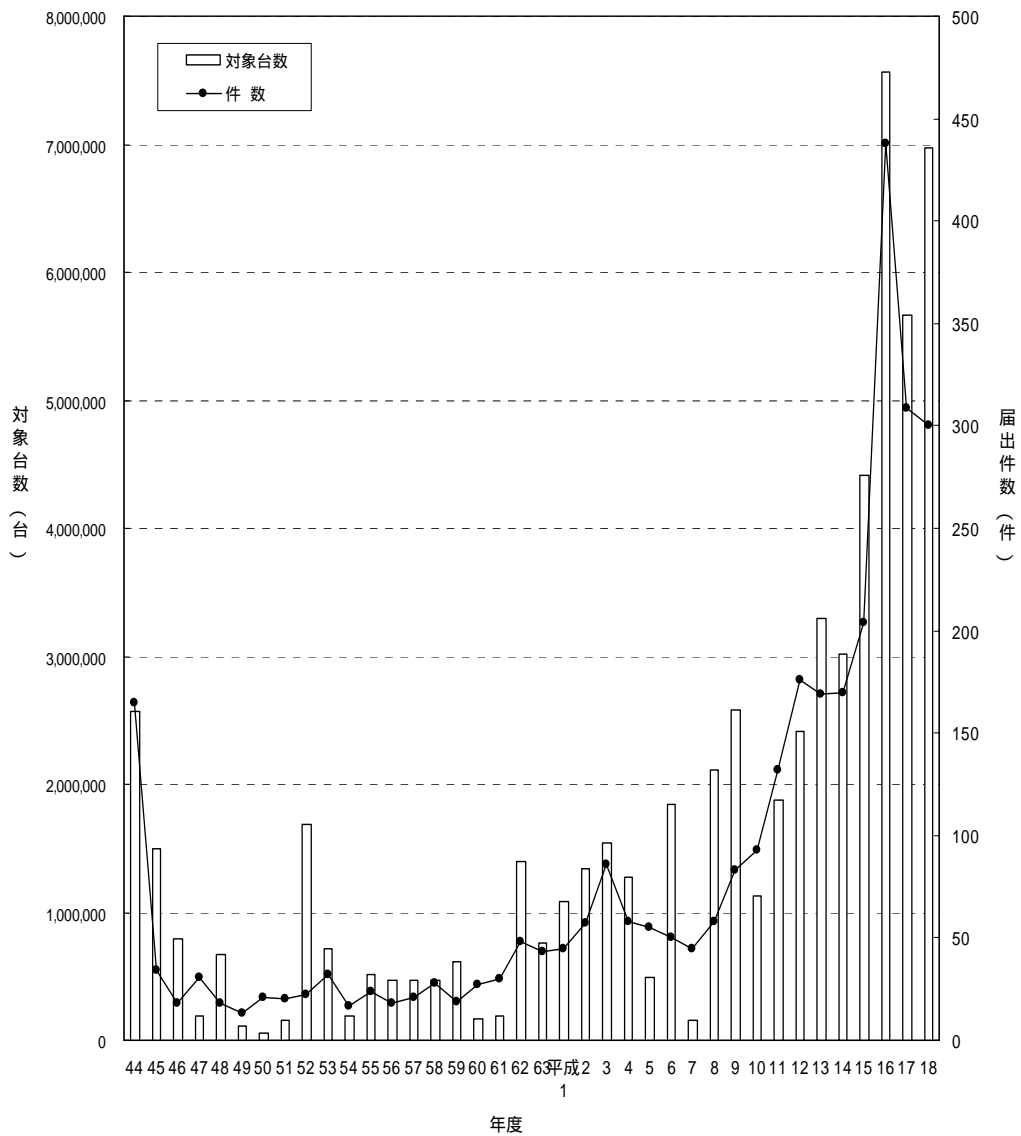
参考図 1 - 3 . 自動車排出ガス測定局における浮遊粒子状物質環境基準達成率

2 . リコールの現状

(1) リコール届出の件数と対象台数の推移

リコール届出は近年増加しており、届出件数、対象台数ともに高水準となっている。

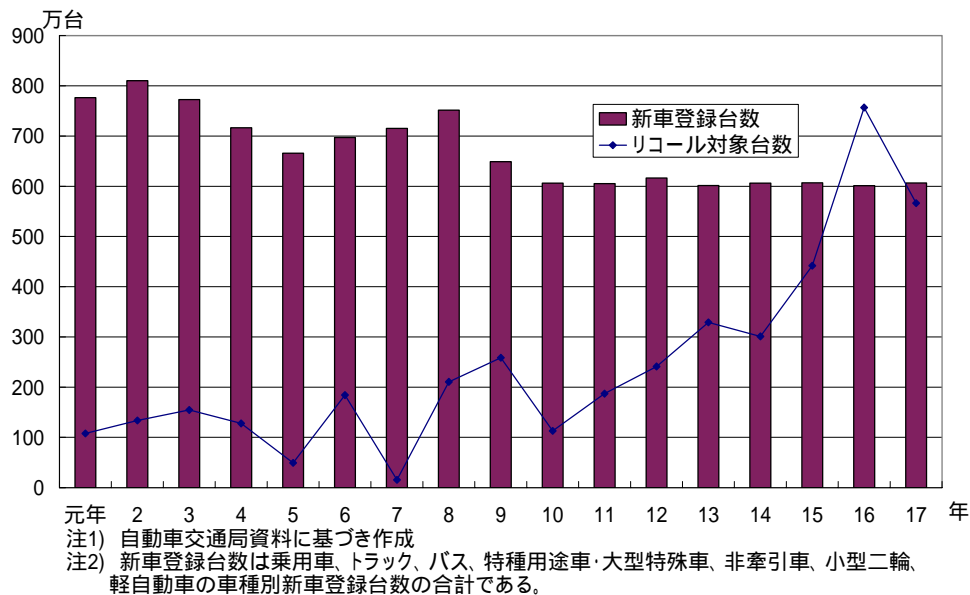
平成18年度は、届出件数は300件であり、対象台数は6,968千台であり、自動車保有車両数の9%を占めている。



参考図 2 - 1 . リコール届出の件数と対象台数の推移

(2) 自動車新車登録台数とリコール対象台数の推移

近年、一年間のリコール対象台数と新車登録台数がほぼ等しくなっており、この傾向が続けば、使用されている自動車の台数（登録されている台数）と平均使用年数の間の合計リコール対象台数がほぼ等しくなる。従って、リコールは一部の特殊な欠陥車が対象となっているのではなく、ほとんどの自動車は使用期間中に一度はリコールの対象となっていると言える。



参考図 2 - 2 . 自動車新車登録台数とリコール対象台数の推移

(3) リコールの対象となった不具合が原因で事故や火災に至った件数

平成 18 年度に届出がなされたリコール 300 件（対象台数約 700 万台）の内、リコールの対象となった不具合が、届出以前に事故や火災に至っていたケースは 22 件であり、ほとんどのケースでは未然にリコールが実施されている。さらに、事故等に至ったケースでもその後のリコールにより再発を防止している。このことから、リコールの実施により約 700 万台の車両について事故や火災の未然防止が図られていると言える。

参考表 2 . リコールの対象となった不具合が原因で事故や火災に至った件数

	平成 18 年度 実績	火災に 至ったもの	人身事故に至ったもの				物損事故に 至ったもの	合計
			死亡	重傷	軽傷	不明		
届出件数	300	11	0	2	2	1	6	22
対象台数	6,968,245	43	0	4	6	1	10	64